MAXI juegos 19

Los GRANDES EXITOS para tu PC

ERBE

Altaya

MAXI JUEGOS ERBE

EDITA:
Ediciones Altaya, S.A.
Redacción y administración:
Musitu, 15
08023 BARCELONA
Tel. (93) 418 64 05 - Fax (93) 212 04 06

Consejero-delegado: Roberto Altarriba
Director general: Fernando Castillo
Director de producción: Manuel Álvarez
Director editorial: Julià de Jòdar
Editora general: Natàlia Díez Ruiz de los Paños
Coordinación editorial: Juan D. Castillo Marianovich
Coordinación informática: Vicente Vescovi
Coordinación de la producción: Jordi Martínez
Servicios editoriales: Llum L. Pijuan

Redacción, diseño y producción:
Agua MassMedia, S.L.
C/ Jorge Guillén, 56
28820 Coslada

Preimpresión digital:
Click Art, S.A.
C/ Bravo Murillo, 377, 5.º A
28020 Madrid

Impresión y encuadernación:
PRINTER Industria Gráfica, S.A.
Ctra. N. II, km 600, Cuatro Caminos, s/n
Sant Vicenç dels Horts (Barcelona)
Impreso en España - Printed in Spain

ISBN Obra completa: 84-487-0236-0
ISBN Tomo I: 84-487-0234-4
Depósito legal: B. 9.912/1994

Distribuye para España:
Marco Ibérica. Distribución de Ediciones, S.A.
Ctra. de Irún, km. 13,350
(Variante de Fuencarral) - 28034 MADRID

Distribuye para México:
Distribuidora Intermex S.A. de C.V.
Lucio Blanco, 435
Col. Petrolera 02400 México D.F.

Distribuye para Argentina:
Capital Federal: Vaccaro Sánchez
C/ Moreno, 794 - 9.º piso
CP 1091 Capital Federal
Buenos Aires (Argentina)
Interior: Distribuidora Bertran
Av. Vélez Sarsfield, 1950
CP 1285 Capital Federal
Buenos Aires (Argentina)

CERTIFICADO DE GARANTÍA
Garantizamos que la duplicación de estos discos es la correcta para su perfecta utilización.
No obstante, si existiera cualquier deficiencia relacionada con la misma diríjase a:
MD Láser (Dpto. técnico)
C/ Siro Muela, 28-3
28027 Madrid
(91) 320 59 06
de 9 a 14 h. y de 15 a 18 h.
de lunes a viernes

Ediciones Altaya garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra.

Suscripciones y petición de números atrasados:
SuperDirect, S.L.
Polígono Industrial Fontsanta
Calle Vallespir, 24
08970 Sant Joan Despí
Tel. (93) 477 15 01
Fax (93) 477 00 66

MAXI JUEGOS ERBE se compone de 31 juegos para PC y de 31 fascículos de aparición quincenal. Los fascículos pueden guardarse en dos archivadores que saldrán a la venta: uno, con los primeros números de la colección, y el otro a mitad de la colección.

Knights of the Sky

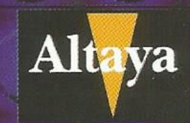
Hubo un tiempo, cuando el mundo de la aviación daba sus primeros pasos, en que los aeroplanos de combate se encontraban muy lejos de los cazas o reactores de guerra de los ejércitos actuales. En estas primitivas máquinas, los pilotos volaban casi por instinto de supervivencia. Nos encontramos en la I Guerra Mundial, la época de los grandes duelos aéreos en los que la habilidad del piloto o su sangre fría eran factores decisivos para conseguir la victoria. En estos duros días vivieron hombres como Von Richtofen, Fonk o Immelman que fueron los forjadores de las viejas leyendas de la aviación. Estos héroes eran conocidos como... "Los caballeros del aire".

Requisitos mínimos:

- 640Kb de RAM.
- MS-DOS 2.1 o superior.
- tarjeta gráfica CGA o EGA.

Requisitos deseables:

- gráficos VGA y tarjeta de sonido.
- disco duro con 1,5Mb libres.
- ratón o joystick.





MICROPROSE

LOS INICIOS...

Fue en los comienzos de la I Guerra Mundial cuando se empezó a pensar en la utilidad de la aviación. Sin embargo, en un principio los escasos y frágiles aviones existentes eran usados solamente como medio de reconocimiento, así que los aviadores volaban desarmados. Ya en los primeros meses de ese conflicto la aviación empezó a jugar un papel tan importante que se hizo necesario derribar los aeroplanos enemigos si se deseaba operar sin ser detectado. La solución que entonces se planteó fue clara: sólo existe un modo de eliminar a un enemigo que está en el cielo: atacar desde el mismo cielo.



A partir de ese momento la aviación de guerra dio un importante giro. Los pilotos comenzaron a armarse, aunque al principio sin mucha fortuna (fusiles, pistolas e incluso ladrillos eran sus precarias armas). Pronto se comprobó la ineficacia de estos ataques; era muy difícil apuntar y disparar desde un inestable avión que en cualquier momento podía caer al suelo. Entonces surgió un imaginativo piloto, con un método de ataque mucho más eficaz. En febrero de 1915 Roland Garrós instaló en su Morane-Saulnier una ametralladora fija que disparaba a través del propulsor. Muchas de las balas golpeaban en las palas, con un sistema de placas metálicas las balas rebotadas no alcanzaban al piloto, mientras que las que conseguían pasar eran muy certeras. La superioridad del ejército francés en el aire se hizo total.

Por desgracia para el bando aliado, esta ventaja duró poco tiempo. Anthony Fokker, el famoso ingeniero alemán, ideó un sistema gracias al cual las balas pasaban siempre a través del propulsor sin golpear las hélices. El nuevo "mecanismo interruptor" se incorporó al siguiente avión germano, el Fokker Eindekker, con un éxito rotundo. Esto supuso el final de la ventaja francesa... y la aparición de los primeros grandes pilotos alemanes como Boelcke o Immelman.

Resultaba evidente para los aliados que era necesario actuar rápidamente y volver a recuperar la ventaja en los cielos... y así ocurrió. La aparición de modelos como el DH2, el Vickers Gunbus o el rápido Nieuport 11 "Bebe" inclinó la balanza de nuevo hacia el lado aliado.



En poco tiempo la estrategia militar tuvo que plantearse las posibilidades de la aviación. Entre finales de 1916 y principios de 1917, la carrera por la superioridad en el aire tuvo su máximo apogeo. Aunque el ejército aliado redujo la investigación en nuevos modelos de avión, aumentó la producción de los antiguos. Finalmente, en abril de 1917 la aviación se usó por primera vez en grandes ofensivas e incursiones en territorio enemigo; los resultados fueron buenos, pero el precio pagado por las fuerzas aéreas fue altísimo: durante esos meses se decía que la vida media de un piloto del frente no superaba las cinco horas.

Sólo gracias a la gran cantidad de aviones fabricados por Francia y Gran Bretaña, el bloque aliado afianzó su poder en el aire. Sin embargo, a finales de abril Alemania daba una nueva sorpresa a sus enemigos formando una organización especial cuyo objetivo era mantener a toda costa el control del cielo en ciertos sectores vitales del frente. Su nombre era "Jadgeschwader" y estaba comandada por el mejor piloto de combate que luchó en la I Guerra Mundial. Tan solo oír su nombre inspiraba terror en las filas enemigas: Manfred Von Richtofen: el temible Barón Rojo. La guerra en el cielo se convirtió en una cruenta lucha entre poderosos guerreros.

ANTES DE JUGAR... ANTES DE JUG



Knights of the Sky puede ser jugado tanto desde disquete como desde disco duro, pero lo más recomendable, por razones de velocidad, es instalarlo en disco duro. Para ello, sólo necesitas introducir el disco en la unidad de disquete y escribir INSTALL C: (o la unidad que quieras), seguido de Enter. Una vez finalizada la instalación, podrás jugar entrando en el directorio MPS y tecleando KNIGHTS.

Es recomendable que guardes una copia del juego en disquete. Para ello necesitarás un disco de 1,44Mb. Puedes copiar los ficheros del disquete utilizando el comando DISKCOPY del sistema operativo.











....EL JUEGO

Antes de comenzar debes identificar el escuadrón que aparece en pantalla. Para ello, consulta la última página, sitúate encima del correcto y pulsa el botón "Select". Si tu elección es acertada, podrás pasar al menú general del programa.

A continuación tienes un pequeño esquema con las unidades y el nombre correspondiente a cada una de ellas. Lo primero que debes hacer es seleccionar un piloto o crear otro nuevo. Si deseas comenzar con un nuevo nombre, escoge uno de la lista y pulsa <ESC>. Con ello, borrarás el nombre elegido y sus datos, y podrás incluir el nombre de tu nuevo aviador; después escoge la nacionalidad que desees, puedes elegir entre francés y británico.



Después deberás elegir entre cinco niveles de dificultad (un número más bajo indica una dificultad menor).

Recuerda que a medida que vayas consiguiendo misiones con tu piloto, la dificultad irá subiendo progresivamente.

Cuando hayas terminado, pulsa <INTRO>. En ese momento podrás ver la lista de los mejores pilotos hasta ese momento (si tu aviador es nuevo habrá muy pocos nombres ya que la guerra acaba de comenzar).

Si has dado todos los pasos anteriores, habrás llegado al "Menú base", donde puedes encontrar dos tipos de opciones: estándar y especiales.

OPCIONES ESTÁNDAR

Siempre se encuentran disponibles desde el menú base y son:

Volar en una misión: Cuando selecciones esta opción pasarás a la sala de información, donde se te asignará una misión de combate. Ésta es la opción habitual que tienes que escoger si deseas ir acumulando puntos durante el transcurso de la guerra.

Visitar el hangar: Puedes seleccionar cualquier avión que esté disponible. No olvides que tu capacidad de selección depende de la situación bélica y de tu prestigio como piloto.

Ver rankings: Aquí puedes ver qué tal lo estás haciendo en cada momento.

Mirar portafolio: El portafolio te da una información general sobre los mejores pilotos rivales. Esta información es muy importante si deseas retarlos a un desafío.

OPCIONES ESPECIALES

Aparecen sólo en determinados momentos y son las siguientes:

Mover tu escuadrón: Sólo podrás hacerlo cuando seas capitán de tu propio escuadrón. Podrás cambiar tu base a cualquiera de los aeródromos aliados. Consultando la opción de "Mapa de operaciones" tendrás la lista de todas las bases del frente de Flandes.

Proponer un desafío: Cuando hayas conseguido los suficientes puntos y logrado ser un as de la aviación, podrás retar a un duelo a cualquiera de los pilotos rivales más conocidos. Sé prudente al principio y lucha sólo con los rivales de menor entidad.

Aceptar un desafío: Puede ser que un piloto germano te rete a un combate singular. En tu mano está aceptar el duelo. Una advertencia. si entre tú y el enemigo hay mucha distancia puede ser que cuando comiences a luchar tus reservas de combustible estén ya muy bajas.

Además, en la pantalla del menú base, existe una barra horizontal con información sobre tu piloto. También existe una opción para las diferentes pantallas de información que aparecen a lo largo del juego: rumores de las fiestas, los comentarios de tu mecánico, charlas de los pilotos en la cantina, etcétera.

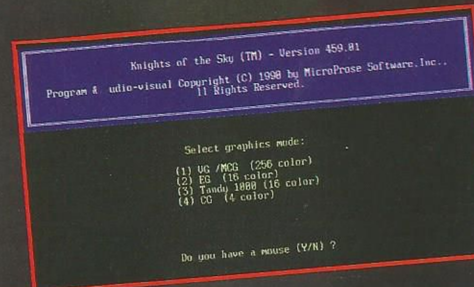
...AR... ANTES DE JUGAR... ANTES D...

Cada vez que cargues el juego es necesario que sigas el proceso de configuración. Si deseas saltarte estos pasos, el proceso puede ser automatizado mediante una serie de parámetros que deberás teclear detrás de KNIGHTS. El conjunto de las opciones de carga disponibles son:

/J.- Si vas a utilizar un joystick.
/M.- Si vas a usar un ratón.
/K.- Si sólo vas a utilizar el teclado.
/GE.- Gráficos EGA de 16 colores.
/GM.- Cuando uses la tarjeta gráfica MCGA o VGA de 256 colores.
/CG.- Selecciona gráficos CGA (recuerda que son cuatro colores).
/GT.- Si utilizas los gráficos Tandy 1000 de 16 colores.
/AI.- Para sonido IBM estándar.
/AT.- Cuando vayas a utilizar el sonido Tandy.
/AR.- Si utilizas la tarjeta de sonido Roland MT-32.
/AA.- Si usas la tarjeta de sonido AdLib.

Por ejemplo, en el caso de desees cargar el juego con un joystick y gráficos VGA debes escribir:

KNIGHTS /J/GM











LOS CONTROLES

Puedes jugar "Knights of the Sky" con ratón, joystick o teclado, aunque lo más recomendable es el joystick para lograr mayor sensación de realismo. Los movimientos básicos de tu avión los podrás hacer de la siguiente forma:

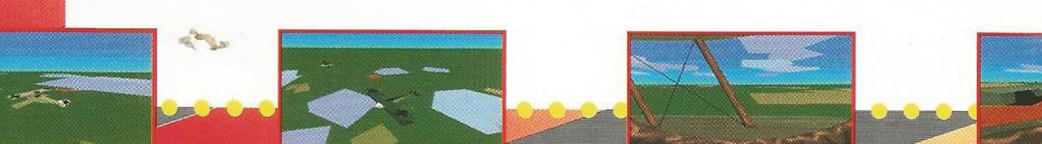
ACCIÓN	TECLADO	JOYSTICK	RATÓN
Ascender	Cursor abajo	Joy. abajo	Ratón abajo
Descender	Cursor arriba	Joy. arriba	Ratón arriba
Izquierda	Cursor izquierda	Joy. izquierda	Ratón izquierda
Ametralladora	Tecla "Enter"	Botón 1	Botón izquierdo
Lanzar bombas	Tecla "Supr"	Botón 2	Botón derecho

VISTAS FUERA DE LA CABINA DEL PILOTO

Aunque la mejor vista para el combate es la de la cabina, la vista "F2" es muy útil cuando te aproximas al enemigo, pues te muestra tu posición relativa con respecto a él. Tras pulsar "F2", si te encuentras con la cola justo en el centro de la pantalla querrá decir que ya tienes a tu enemigo enfilado. Por otra parte, "Shift"+"F2" resulta también muy buena para ver a todos los enemigos que tienes a tu alrededor (quizá decidas que un determinado aparato es demasiado potente para luchar contra él). Si pulsas esta tecla sucesivas veces sabrás el número de enemigos que se acercan a ti.

La vista del bombardeo será muy práctica cuando tu misión sea de bombardeo de aeródromos. Ten en cuenta la velocidad de la bomba, pues de lo contrario puede ser que el proyectil pase de largo y no consigas el objetivo deseado.

"F1" Vista control remoto.
"F2" Vista táctica y pasar a otros aviones.
"Shift" + "F2" Vista táctica inversa y pasar a otros aviones.
"F3" Vista de bombardeo.
"F4" Sigue a tu avión.
"F5" Vista trasera.
"F6" Vista izquierda.
"F7" Vista derecha.
"F8" Vista frontal.
"F9" Vista arriba.
"F10" Vista abajo.

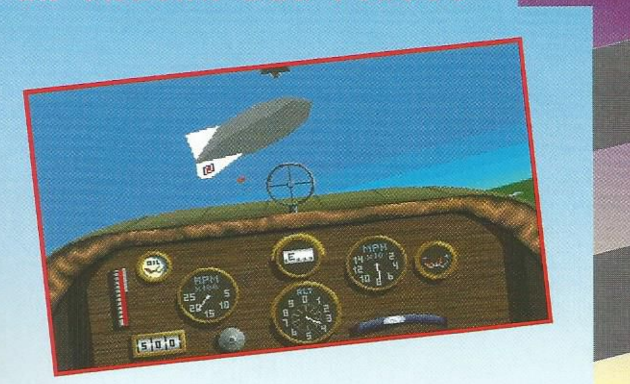


DEL JUEGO...

VISTAS EN EL INTERIOR DE LA CABINA DEL PILOTO

Aunque son vistas muy espectaculares, exceptuando la "1" no son demasiado útiles a no ser que desees ver si tienes algún oponente cercano a tu cola o en tus laterales. Con la vista zoom tendrás la imagen más ampliada, aunque será conveniente usar la vista sin zoom cuando desees un plano más general de la zona.

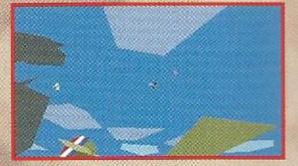
1.- Mirar hacia delante.
2.- Mirar hacia atrás.
3.- Mirar hacia la izquierda.
4.- Mirar hacia la derecha.
Z.- Vista con zoom.
X.- Vista sin zoom.



- CONTROLES DEL AVIÓN -

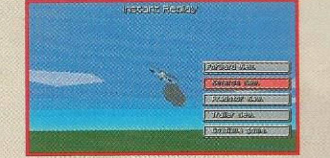
Cuando uses el modo de aterrizaje automático procura que no haya ningún enemigo cerca de ti. Al aterrizar tu velocidad descenderá considerablemente y los cazas enemigos aprovecharán esto para derribarte cuando estés tomando tierra.

No siempre podrás desatascar la ametralladora a la primera, es posible que hayas hecho un giro muy forzado y la bala esté muy encasquillada, así que tendrás que "golpear" varias veces tu arma hasta que esté nuevamente en funcionamiento. No sirve de nada que presiones la tecla "U" con mucha fuerza, así que no seas demasiado brusco con tu teclado.



En la opción "Ver mapa" encontrarás una trayectoria dibujada en un tono azul intenso. Procura no desviarte de ella, pues es la idónea para cumplir la misión encomendada. Si has desafiado a un as alemán, la trayectoria dibujada te lleva exactamente al aeródromo que tiene como base tu oponente.

"Shift" + "+" Aceleración máxima. En teclados expandidos "Shift" + "¡".
"Shift" + "-" Aceleración mínima. En los teclados expandidos "Shift" + "'".
"+" Acelerar. En los teclados expandidos "¡".
"-" Decelerar. En los teclados expandidos "'".
"<" Timón derecha.
">" Timón izquierda.
"L" Aterrizaje automático.
"O" Encender/Apagar motor.
"U" Desatascar ametralladora.
Barra espaciadora Ver mapa.



- CONTROLES DE LA SIMULACIÓN -

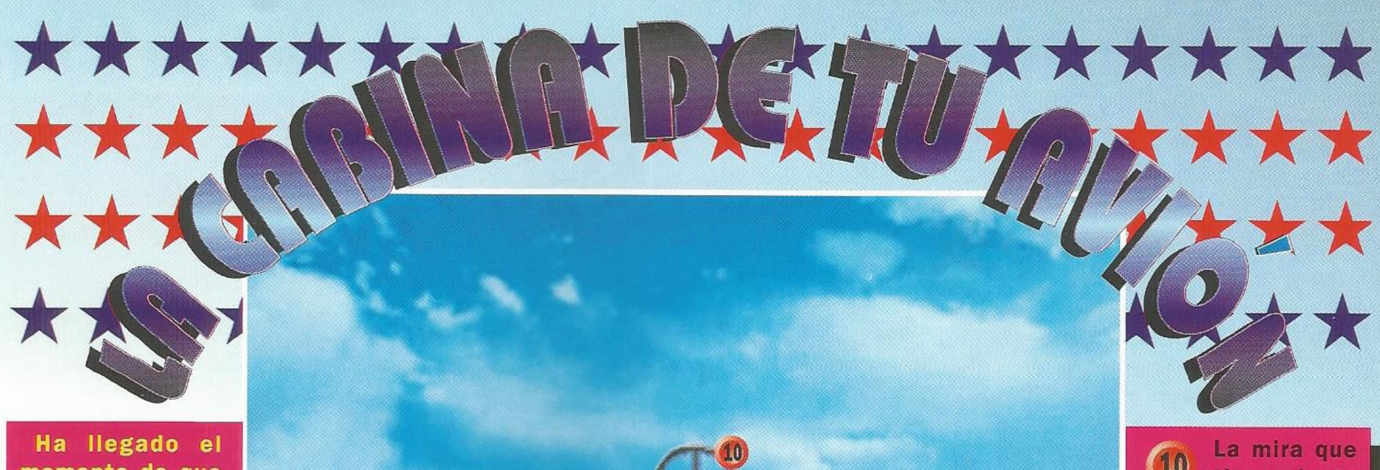
"J" Activar joystick.
"M" Activar ratón.
"K" Activar teclado.
"R" Repite el último vuelo.
"Alt" + "A" Encender/apagar tiempo acelerado.
"Alt" + "D" Ajustar niveles de detalle.
"Alt" + "P" Pausa (no funciona durante el modo de juego "cuerpo a cuerpo").
"Alt" + "Q" Salir al DOS.
"Alt" + "R" Encender/apagar repetición automática.
"Alt" + "S" Cambiar los niveles de sonido.
"Alt" + "T" Poner/quitar los nombres de las ciudades en el mapa de vuelo.
"Tab" Entrar en el modo Chat (sólo en el modo de juego "cuerpo a cuerpo").

Podrás activar el teclado, el ratón o el joystick en cualquier momento del juego; pero en el caso de que decidas activar el joystick debes moverlo inmediatamente después 360 grados para calibrarlo correctamente. Ajusta los niveles de detalle de acuerdo con la velocidad de tu equipo (el nivel 1 te mostrará todos los detalles gráficos de que dispone el juego, pero a cambio será más lento que los niveles superiores).

La opción de tiempo acelerado es muy útil cuando te enfrentas a un as enemigo, pues en ocasiones tu oponente se encontrará en una zona alejada muchas millas de tu base (ten en cuenta que el realismo del juego es muy grande, y eso incluye la baja velocidad de los aviones que pilotas).

Cada vez que un avión es derribado (ya sea el tuyo o el de un rival), tienes la posibilidad de ver los últimos segundos del ataque mediante una repetición desde distintas perspectivas (incluida la del aviador enemigo). Esta opción está puesta en "ON" por defecto, pero con "Alt" + "R" puedes evitarla.

LA CABINA DE TU AVIÓN



Ha llegado el momento de que te hagas con los mandos de tu aeroplano. Con un rápido vistazo a la cabina, podrás observar que la complejidad del cuadro de mandos dista mucho de la de otros aparatos más modernos.

1 Comenzando de derecha a izquierda encuentras en primer lugar una esfera con los indicadores "-" y "+". Esta esfera es un amperímetro; su finalidad es sólo orientativa.

2 A la izquierda de éste hay un dial algo más grande que el primero, numerado desde 2 hasta 14, que te ofrece la velocidad de tu avión. Viene marcado en millas por hora y en múltiplos de 10, es decir, cuando la aguja indique "8" significará que tu avión vuela a 80 millas por hora.

3 Inmediatamente debajo del velocímetro hay un indicador de deslizamiento tipo burbuja, parecido al que usan los carpinteros. Si tu avión se inclina hacia el lado derecho, la burbuja se moverá hacia la izquierda y viceversa. Permanece en todo momento muy atento a este pequeño tubo horizontal, pues un deslizamiento descontrolado del avión puede dar lugar a que entres en barrena y caigas en picado.

4 En el centro del cuadro de mandos encontrarás la brújula. La letra que aparece en la mitad de la esfera te dice la dirección hacia la que vas. Ten en cuenta que son siglas inglesas: W para oeste, N para norte, E para este y S para sur.

5 Debajo de la brújula está el indicador de mayor tamaño de la cabina. Es el altímetro y te da la altura a la que viajas en pies. La aguja roja da la medida en miles, mientras que la blanca marca cientos. Así, si la situación de las agujas es roja en "1" y blanca en "8", tu altura será entonces de 1800 pies.

6 El pequeño botón que hay junto al altímetro es el interruptor de arranque de tu máquina. Se colocará en posición de "ON" cuando enciendas los motores. Sobre éste puedes ver el tacómetro o contador de revoluciones por minuto del motor. Los números de este dial van en múltiplos de 100.

7 A su izquierda se encuentra un pequeño indicador blanco, que señala la presión del aceite. Al igual que el amperímetro, no es operacional y te da solamente información del estado de tu aparato ese momento.

8 A la izquierda hay una barra vertical que muestra la cantidad de combustible que le queda a tu avión. Vigílala en todo momento, pues cuando el indicador pase del nivel inferior te habrás quedado sin combustible y te verás forzado a hacer un peligroso aterrizaje de emergencia.

9 Por último, debajo del indicador de combustible hay un marcador con tres números. Éste es el indicador de munición, y descenderá en uno por cada bala que dispares. Para las bombas no hay indicadores, pero recuerda que como mucho puedes disponer de cuatro.

10 La mira que tienes justo enfrente tuyo es el punto al que se dirigen los proyectiles de tus ametralladoras.

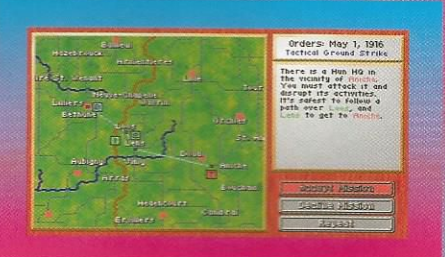
Si estás acostumbrado a jugar en otros simuladores aéreos (sobre todo en los de aviones modernos) debes tener en cuenta que aquí no dispones de sistema de selección automática de blanco ni nada parecido. Eso quiere decir que las balas irán al sitio al que apuntaste, pero debes tener en cuenta el movimiento de tu avión, el del enemigo y la misma caída de los proyectiles. Por ejemplo, si tu enemigo vuela a mucha distancia por delante, es recomendable que dispares unos milímetros más arriba de lo que indica la diana; parece complicado al principio, pero con un par de vuelos de entrenamiento conseguirás la destreza necesaria para entrar en combate con éxito.



EL MOMENTO DEL ATAQUE

Cuando te sea asignada una misión, debes tener en cuenta el tipo de objetivo que debes eliminar. En general, las situaciones a las que te enfrentarás son:

- Misiones de escolta: A menudo tu misión consistirá en apoyar a un bombardero más grande que realiza un ataque sobre suelo enemigo. Normalmente, este avión será mucho más voluminoso y lento que el tuyo, así que debes tener cuidado de no volar más rápido que él. Lo mejor que puedes hacer en estas ocasiones es volar a su alrededor cuidando de los cazas enemigos que se puedan acercar, para los cuales el bombardero escoltado será presa fácil. En cualquier caso, intenta regresar con el avión escoltado a la base de partida.



- Misiones de patrulla: Suelen ser las misiones más fáciles, pero debes estar dispuesto a afrontar cualquier tipo de lucha, desde los escuadrones enemigos que te encuentres en la ruta prefijada hasta las instalaciones militares y aeródromos que halles a tu paso.

- Ataques al suelo: Cuando tengas que atacar un objetivo en tierra, recuerda que las instalaciones que atacas están a menudo defendidas por aviones enemigos. Si el aeródromo está tras la línea del frente no vueles bajo hasta que hayas atravesado la frontera con el enemigo, o sufrirás el ataque de la artillería. Aunque lleves un aparato que no pueda cargar bombas, los pilotos de la I Guerra Mundial llevaban cartuchos de carga explosiva que podían lanzarse desde el lateral del avión con la mano. En este tipo de misiones en concreto, la vista de bombardeo te resultará muy útil.

- Intercepciones: Son misiones semejantes a las patrullas, sólo que tus únicos objetivos son escuadrones de aviones enemigos que se han adentrado en territorio aliado. Si regresas a la base tras una misión de intercepción y dejas algún avión sin derribar es posible que te siga hasta tu propia base, y te ataque en el momento del aterrizaje, así que procura no llegar justo de combustible a la lucha.

- Ataque a globos: Estas misiones son aparentemente muy fáciles... ¡no lo creas! El globo no estará quieto esperando que le ataques y no es un blanco tan fácil como parece. Además seguramente estará apoyado por escuadrones de cazas. La mejor manera de atacar a un globo es desde arriba (visita tu hangar si te es asignada una de estas misiones, pues algunos de los aviones de que dispones están especializados en las misiones de ataque en descenso).

- Apoyo de tierra: En estas ocasiones debes apoyar una ofensiva de tierra atacando los objetivos enemigos en las trincheras enemigas. En ésta más que en ninguna otra ocasión, presta atención a los cañones tierra-aire... y a algún que otro caza germano que volará en la zona.



Evita las maniobras violentas (salvo que sea realmente necesario), pues tus ametralladoras pueden atascarse inoportunamente. Aparentemente las ametralladoras no tienen una cadencia de disparo alta; no es así, lo que ocurre es que las balas que ves son tan sólo las trazadoras (aproximadamente una de cada cinco), así que sé cuidadoso con la munición que empleas en el ataque. ¡Por cierto! las balas trazadoras son las únicas capaces de hacer estallar los globos espía, así que en este tipo de blancos tendrás que insistir un poco más.



Los primeros aviones aliados, DH2 y Nieuport 11, incorporan el modelo de ametralladora Lewis, mientras que los aparatos que aparecieron en el bando aliado a partir de entonces incorporaron la nueva ametralladora Vickers, mucho más fiable y fácil de apuntar que la anterior. Por el lado alemán, la mayor parte de los aviones incorporan la famosa Spandau, considerada la mejor ametralladora de la guerra. Desafortunadamente para ti, los cazas alemanes comenzaron a incorporar las ametralladoras dobles mucho antes que los aliados, con lo que su capacidad de disparo era mayor.

En el bombardeo a tierra evita la fijación del objetivo. Esto consiste en que ciertos pilotos centran su atención en el blanco y momentáneamente olvidan la altura a la que vuelan. Dado que normalmente el bombardeo se realiza a baja altura, a veces este descuido puede ser fatal.

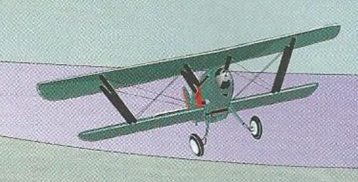
¡Recuerda!, las instalaciones aliadas, como bunkers, aeródromos depósitos de agua y cuarteles generales tienen el techo de color azul, mientras que los alemanes tienen los techos rojos. Podrás distinguir los aviones alemanes de los aliados por la cruz alemana que llevan como distintivo. En cuanto a los vehículos de tierra, los alemanes son de color gris, mientras que los aliados son verdes.

Sé especialmente prudente con los aviones biplazas, pues el copiloto suele llevar una ametralladora con la que puede cubrir todos los ángulos del avión, incluida la cola. En este caso lo mejor es atacar desde arriba.

DUELO EN LAS ALTURAS

La misión que me había sido encomendada no parecía demasiado problemática: bombardear un aeródromo situado en terreno enemigo unas 200 millas más allá de la línea de batalla. Sin embargo algo me inquietaba; un reciente comunicado indicaba que por aquella zona había sido avistado en los últimos días el as de ases germano: el archiconocido Von Richtofen y su letal escuadrón "Flying Circus". En los últimos meses, el infame Barón había causado casi tantas bajas entre mis compañeros como el resto de los escuadrones alemanes de la zona juntos.

A pesar de todo ello, me dirigí animado al hangar. El mecánico había trabajado bien con mi flamante Sopwith Camel. Todos los sistemas funcionaban perfectamente, incluyendo las dos eficaces ametralladoras Vickers. Después de revisar todos los sistemas, me situé en la pista de aterrizaje y me dispuse a despegar. Encendí el motor de 130 caballos, y aumenté las revoluciones. En un momento, llevé la potencia al máximo y tiré hacia atrás de la palanca de elevación. Poco a poco, mi aeroplano se elevó y me dirigí hacia mi destino.



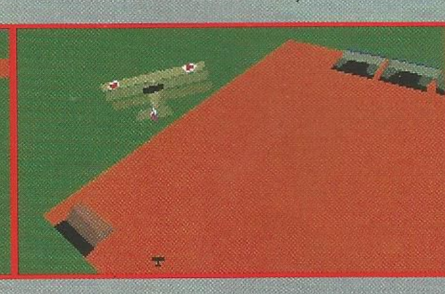
Cuando sobrevolé el frente pude ver a los soldados en las trincheras. La batalla estaba siendo muy dura. Unas explosiones a mi alrededor delataron la presencia de los antiaéreos alemanes, los "Archies". No me resultó difícil esquivarlos y continuar hacia el objetivo.

De repente, a lo lejos apareció el aeródromo. Decidí atacar mediante el vuelo rasante en vez del bombardeo en picado ya que no vi aviones enemigos cerca. Hice un vuelo a escasa altura y solté mi mortífera carga sobre los hangares en la pista. Las explosiones y las llamas a mi espalda me revelaron que había logrado mi objetivo. Satisfecho volvía a mi base cuando en la lejanía distinguí dos temibles siluetas: dos Fokker DR1 se dirigían hacia mí a toda velocidad. El rojo intenso de uno de ellos mostraba quién era su piloto: allí estaba la leyenda viva, el mismísimo Barón Rojo. ¡Había llegado el gran momento!

Me elevé rápidamente para no entrar en combate con desventaja justo cuando el primer DR1 disparaba su ametralladora. Mientras yo iniciaba una maniobra evasiva, el piloto se colocó a mi cola, realizando un conocido movimiento de los pilotos de Fokkers: el rebote.

Con un movimiento agresivo, hice la maniobra que había sido creada por otro gran piloto germano: el viraje Immelman. Mientras mi rival pasaba de largo tracé un rápido giro y era yo el que se situaba a su cola. Visiblemente asustado, el alemán intentó a su vez un giro en ascenso para encarar mi avión. Era una buena maniobra, pero muy arriesgada para ese momento; su avión perdió velocidad durante apenas un segundo.





¡Grave error! Mis Vickers hicieron su trabajo y empezaron a disparar de forma implacable: una nube de humo envolvió a mi rival, que se precipitó hacia el suelo a gran velocidad. ¡Había derribado otro enemigo!

Entonces mi otro contrincante se acercó por detrás. Un par de intentos de maniobra evasiva sin éxito... era un enemigo formidable: sus disparos se acercaban más y más, así que tenía que hacer algo... ¡Y rápido!

CUERPO A CUERPO

Repentinamente, el famoso Barón Rojo se aproximó peligrosamente a la cola de mi Camel; afortunadamente, actué con sangre fría. Tres, dos, uno, ¡YA! ¡Las balas pasaron por el lugar en que mi avión había estado décimas de segundo antes! Mientras, yo hacía un cerradísimo giro completo, una peligrosa maniobra que me dejó literalmente clavado en el asiento de mi avión. Las tornas habían cambiado ¡la iniciativa era mía y el legendario Manfred Von Richtofen estaba por fin a mi merced! Mi dedo se cerró sobre el gatillo de mis ametralladoras... ¡Nada! ¡Mis Vickers estaban atascadas! Maldije recordando las palabras de mi mecánico: "tu Camel lleva las mejores ametralladoras, pero ¡cuidado!, tras un giro muy pronunciado, ascenso o descenso a gran velocidad, las balas pueden quedar atascadas en la recámara, inutilizando las Vickers completamente". Frenéticamente, empecé a golpear las ametralladoras sin conseguir que funcionaran: ¡estaba perdido!

Entonces, sucedió: cuando yo trataba en vano de desatascar mis armas, el gran piloto alemán colocó su triplano junto a mi avión, y me saludó marcialmente, de una forma en la que sólo se saludan los grandes rivales, los caballeros del aire. No parecía dispuesto a luchar (quizá había visto mi problema con las ametralladoras y no consideraba caballeroso continuar en superioridad).

Había sido un intenso y hermoso combate aéreo y ninguno había resultado vencedor. Me pareció ver una sonrisa en su rostro mientras desviaba su avión hacia el aeródromo enemigo más cercano. ¡Nos veremos las caras en otra ocasión, Barón!

Miré el indicador de combustible de mi tablero de mandos y la magia del instante desapareció de golpe: ¡me quedaba combustible suficiente para llegar a duras penas a la base! Sobrevolaba territorio enemigo y aún podría encontrar algún otro aeroplano en la zona, así que decidí emprender rumbo a casa sin dejar de pensar en mi último encuentro aéreo: un combate que no olvidaría nunca.

Knigths of Sky te ofrece la opción de lucha con otra persona ("Head to head") a través del módem (deben ser modelos compatibles Hayes). También es posible establecer una conexión directa mediante los puertos serie de ambos ordenadores (es imprescindible un cable serie).

Cuando comiences a jugar, el programa te pedirá que introduzcas el nombre con el que vas a jugar la partida. Si tienes más de un puerto de comunicaciones el juego te preguntará cuál vas a usar. A continuación, el programa te pedirá la velocidad en baudios a la que te vas a comunicar, ten en cuenta que cuanto más alta sea la velocidad más rápido y realista será el juego.

Por último, el ordenador te preguntará si vas a iniciar la comunicación o a esperar llamada, momento en que debes contestar o conectarte rápidamente. Si tu conexión se ha hecho de forma adecuada pasarás automáticamente a la opción para ir al hangar.

Si vas a jugar vía cable, los dos jugadores debéis usar la opción "Conexión directa".

Si durante el juego deseas enviar un mensaje a tu oponente, podrás hacerlo entrando en el modo Chat pulsando la tecla TAB. Una vez terminado tu mensaje, podrás retornar al juego pulsando INTRO.

Recuerda que durante el modo de juego cuerpo a cuerpo la tecla de pausa no cumple esa finalidad.

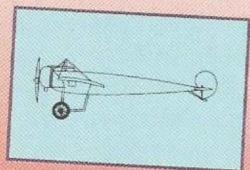
AEROPLANOS DE LA I GUERRA MUNDIAL



A lo largo de la Primera Gran Guerra la aviación militar fue ganando importancia gracias en parte al desarrollo de nuevos aviones. Dado que perteneces al bando aliado, sólo podrás escoger entre los aviones británicos o franceses. Estudia cada uno de ellos, sus prestaciones y cuál se adapta mejor a tus características como piloto.

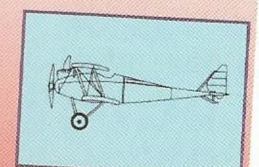
CAZAS ALEMANES

FOKKER E III (EINDEKKER)



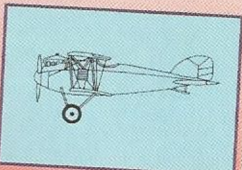
Inspirado en las series Morane-Saulnier de aeroplanos, el Fokker Eindekker ("una sola ala") fue el primer caza equipado con ametralladora sincronizada con propulsor. Estuvo en funcionamiento desde mediados de 1915 hasta verano de 1916, y surcó el cielo sin oposición hasta la aparición de los DH2 y el Neuport 11 Bebe.

HALBERSTADT D2



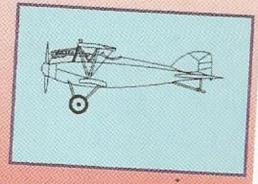
Diseñado inicialmente como aeroplano biplaza de escolta, fue el responsable, junto con el Albatros D2, de la vuelta de la superioridad aérea germana. El momento de su máxima utilización se dio en verano de 1917. En aquellos días su silueta recortada contra el inmenso cielo se convirtió en algo normal.

ALBATROS D2



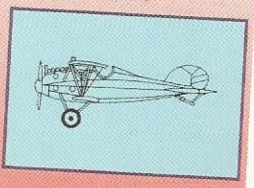
En sus primeros días se convirtió en el mejor caza de combate del mundo. Fue el primer avión lo suficientemente fuerte como para llevar dos ametralladoras sincronizadas (modelo Spandau, en este caso) sin tener problemas de sustentación. Era muy rápido, ascendía con gran velocidad y disponía de una gran potencia de disparo.

ALBATROS D3



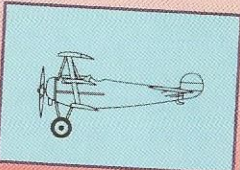
Este avión superó incluso a su predecesor (el D2). El D3 se convirtió en el avión más eficaz del frente, demostrando su potencial durante el famoso "Abril sangriento" en que los aliados sufrieron un increíble número de bajas. Aunque comenzó a ser sustituido en el verano del 17, el D3 no dejó de estar en primera línea hasta finales de la guerra, en noviembre de 1918.

ALBATROS D5



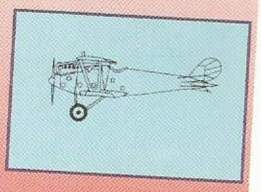
Después de la aparición de los modelos Sopwith Camel, SE 5 y Spad 13 aliados el Alto Mando alemán decidió construir un aparato mejor. Sin embargo, el D5 no supuso una evolución tan espectacular como habían sido sus predecesores D2 y D3. Su éxito en combate se debió al gran número fabricado. Se usó mucho entre noviembre de 1917 y mayo de 1918.

FOKKER DR1



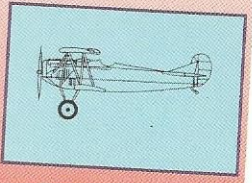
El primer triplano alemán apareció para contrarrestar al Sopwith Triplane. Su popularidad se debe principalmente a que la primera unidad que combatió con el DR1 no fue sino el "Flying Circus" de Von Richtofen. A pesar de resultar un buen caza, no fue construido en grandes cantidades y de hecho resultaba difícil verlo en combate en el frente.

PFALZ D3



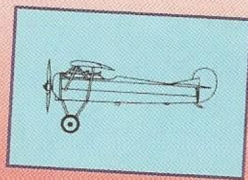
Este avión no gozaba de gran afecto entre los pilotos. Pese a ello, era un caza muy rápido y maniobrable, y su rapidez en el descenso le hizo ideal para el derribo de globos. Fue gradualmente reemplazado desde la primavera del 18 por el Fokker D7 y el Albatros D5.

FOKKER D7



El Fokker D7 tiene la merecida fama de haber sido el mejor caza que participó en la I Guerra Mundial. Sus dos ametralladoras Spandau le conferían una potencia de fuego formidable, y su gran dureza le permitía luchar en aquellas alturas en las que otros aviones no eran capaces de aguantar mucho tiempo. Al parecer los aliados llegaron a temerlo tanto como al mismísimo Fokker Eindekker.

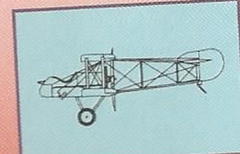
FOKKER D8



No es posible hablar sobre qué hubiera podido hacer este elegante caza en los cielos europeos pues su incorporación al frente no fue más que ocho semanas antes del final de la guerra. De todas formas, se comenta que era tan potente y ágil como el Fokker D7 pero más fácil de pilotar. Seguramente lo hubiera reemplazado.

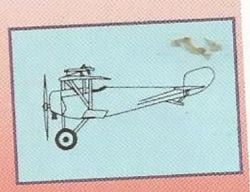
CAZAS ALIADOS

AIRCO BUILT DE HAVILLAND DH2



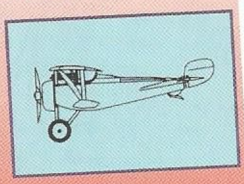
Se trataba de un modelo único en la guerra tipo "pusher", muy maniobrable pero difícil de pilotar . Fue el mejor caza hasta mediados de 1916, pero su reinado desapareció rápidamente tras la llegada de los nuevos modelos Albatros. El DH2 supuso el último intento de construcción de aeroplanos "pusher" de combate.

NIEUPORT 11 (BEBE)



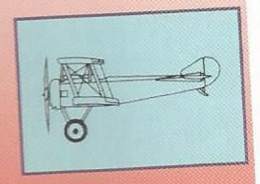
Diseñado inicialmente como un avión deportivo, fue modificado tras el comienzo de la guerra. Fue un buen competidor del Fokker Eindekker, aunque su disparo era menos preciso ya que la ametralladora iba en la parte superior del ala.

NIEUPORT 17



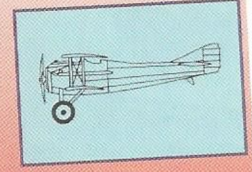
Fue uno de los primeros aviones aliados que incorporaron el sistema de sincronización de las armas (ametralladora) con el propulsor. Llegó a convertirse en un avión muy popular entre los pilotos, y muchos de los ases aliados lo preferían a cualquier otro.

SOPWITH PUP



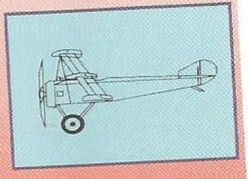
A pesar de su sencillo diseño resultó ser un buen avión con gran capacidad de vuelo. De todas formas, comenzaron a ser retirados a principios de 1918, y al final de la guerra era muy difícil encontrarlos en línea de batalla.

SPAD 7



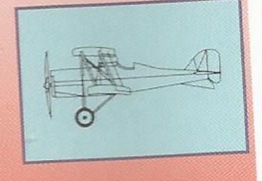
Menos maniobrable que el Nieuport, el Spad estaba en cambio más capacitado para el ascenso. Fue uno de los modelos que sirvió para sustituir a los viejos "Pushers".

SOPWITH TRIPLANE



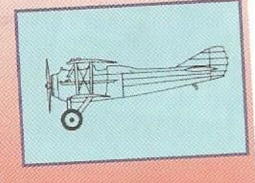
Apareció como un intento de mejorar el Spwith Pup, y efectivamente resultó un avión con una increíble velocidad de ascenso y una agilidad casi sin precedentes. Quizá su único inconveniente residía en que estaba peor armado que su más cercano contrincante: el Albatros.

ROYAL AIRCRAFT FACTORY SE 5A



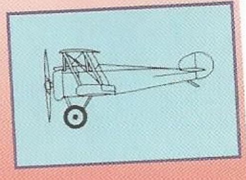
El SE5 fue un avión mucho más rápido y fuerte que el Spad y el Nieuport. Disponía de una gran capacidad combativa que le convirtió en uno de los responsables de la supremacía aérea aliada tras el desastre del "abril sangriento".

SPAD 13



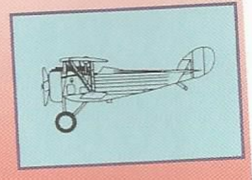
Se desarrolló como sustituto del Spad 7. Una de sus grandes cualidades residía en sus dos potentes ametralladoras Vickers. Permaneció en uso desde mediados del 17 hasta el final de la guerra.

SOPWITH CAMEL



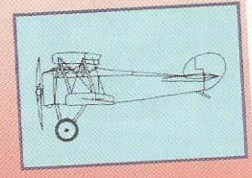
Este aparato fue el avión aliado que más derribos consiguió entre las filas germanas. Era capaz de portar 80 libras de bombas bajo su fuselaje y su armamento principal consistía en dos ametralladoras Vickers. Tal arsenal lo convirtió en seguida en un gran caza de combate.

NIEUPORT 27



Fue el primer caza Nieuport construido con secciones circulares en su fuselaje, y el primero de su serie en llevar las ametralladoras dobles Vickers. No fue muy querido por los pilotos británicos ni franceses, por lo que gran parte de la producción pasó a engrosar las filas del ejército norteamericano.

SOPWITH SNIPE



El Sopwith Snipe sustituyó al Sopwith Camel. El nuevo avión resultó ser más rápido, fácil de manejar y potente que su antecesor. Lamentablemente, el Snipe apareció a escasos dos meses del final de la guerra; fue lo único que le impidió demostrar ser el mejor caza aliado.


Escadrille SOP. 231


Escadrille SOP. 207

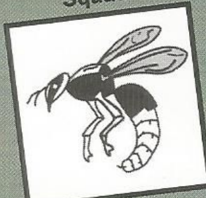

Escadrille V.B. 135

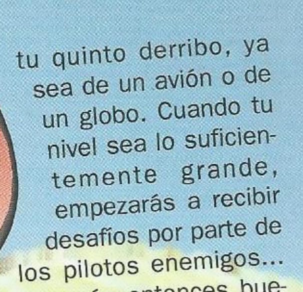

2nd Escadrille


Escadrille C. 18


Escadrille AR. 35

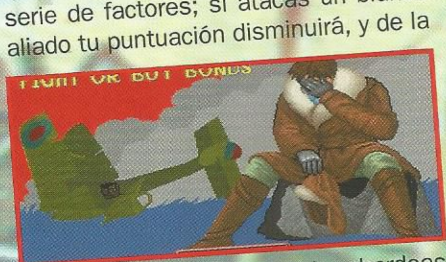

10th Aero Squadron


Escadrille N. 89



EL FINAL DE LA GUERRA

A medida que avances en tus misiones y vayas derribando enemigos uno tras otro, tu puntuación irá aumentando al tiempo que tu grado. Comenzarás siendo un simple cabo, pero tras muchas misiones podrás llegar incluso hasta coronel. Los puntos que acumules variarán según una serie de factores; si atacas un blanco aliado tu puntuación disminuirá, y de la

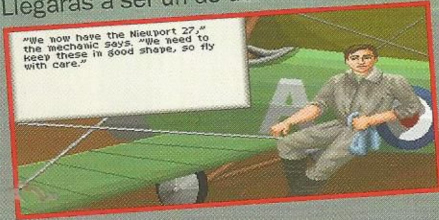


misma forma sucederá si bombardeas poblaciones o centros civiles. Tu puntuación será superior en caso de que vuelvas a tu base original, y se verá afectada negativamente si eres derribado y caes sobre territorio enemigo. En este último caso seguramente tus enemigos se mostrarán caballerosos con un oponente valiente como es



tu caso... (aunque no siempre caerás en manos de enemigos tan corteses).

Tu fama entre los demás pilotos, amigos y enemigos, no dependerá tanto de las misiones conseguidas como de los derribos que hayas logrado. De hecho, tu puntuación en el ranking depende sólo de este último factor. Llegarás a ser un as del aire a partir de



tu quinto derribo, ya sea de un avión o de un globo. Cuando tu nivel sea lo suficientemente grande, empezarás a recibir desafíos por parte de los pilotos enemigos... ésas serán entonces buenas oportunidades para eliminar competidores en la carrera por ser el "as de ases" de la guerra.

Aunque tu avión sea tocado, no abandones; es posible que todavía puedas controlar la caída y sobrevivir al aterrizaje. Pero si sufres un impacto directo y tu aeroplano entra en barrena... ¡lástima, ya que los aviones de entonces no disponían de paracaídas!

El final de la guerra fue particularmente duro en el frente. A pesar de que la oposición del Servicio Aéreo


Herald Tribune

Nov 11, 1918

Germany Surrenders!!! Armistice at 11 AM!

Imperial era cada vez menor, los nuevos modelos de Fokker D7 y D8 lograron refrenar de nuevo el impulso de las fuerzas aéreas combinadas aliadas. Este último tramo de la guerra consolidó aún más la figura del as del aire, y aviadores como Richtofen, Ernst Udet, Fonk o Nungesser escribieron páginas de oro



en la aviación mundial. Cuando la guerra concluyó, en noviembre de 1918, sólo un pequeño grupo de pilotos de combate había logrado sobrevivir a la gran confrontación mundial. ¡Haz que tu piloto sea uno de esos héroes supervivientes!



3rd Escadrille


7th Escadrille


11th Aero Squadron


Escadrille N. 124


90th Aero Squadron


94th Aero Squadron


186th Aero Squadron


Escadrille V.R. 292

PARA CUANDO TENGAS PROBLEMAS...

Los ficheros CONFIG.SYS y AUTOEXEC.BAT contienen los datos de la configuración del ordenador y son los responsables, en gran medida, de que un sistema funcione adecuadamente. En el primer fichero es necesario que se asegure de que tiene esta línea presente: FILES=20 o un número superior, pero no inferior, pues puede tener problemas con los programas que necesitan tener abiertos varios ficheros a la vez. Si dispone de un sistema operativo (SO en adelante) MS-DOS 5.0 o superior y posee un ordenador AT 286 o superior asegúrese de tener estas líneas DEVICE=C:\DOS\HIMEM.SYS y DOS=HIGH (se supone que los comandos externos del SO están ubicados en el directorio llamado DOS, si bien puede ser que tanto éste como otro controlador lo cargue desde el directorio WINDOWS). Si dispone del SO indicado anteriormente y un AT 386 o superior compruebe si existen estas líneas: DEVICE=C:\DOS\EMM386.EXE 1024 RAM y DOS=UMB. Este controlador permite emular memoria expandida (EMS) a partir de la memoria extendida (XMS) y además permite ubicar otros controladores en la memoria denominada superior que está comprendida entre los 640Kb y los 1024Kb, es decir 384Kb de espacio en RAM pero que en gran parte es utilizado por el DOS y 64Kb para operar con la memoria extendida. En el caso anterior se ha supuesto que necesita 1Mb de memoria expandida (1024). Si necesita más o menos basta con sustituir el 1024 por el valor correcto. Si no necesita memoria expandida o si su sistema sólo posee 1Mb de memoria total puede sustituir RAM por NOEMS y podrá disponer de 64Kb más en la memoria superior. Para cargar controladores en memoria superior basta con sustituir DEVICE por DEVICEHIGH y en el fichero AUTOEXEC.BAT intercalar LOADHIGH o LH a los controladores existentes. Por ejemplo: KEYB SP,,C:\DOS\KEYBOARD.SYS se convertiría en LH KEYB SP,,C:\DOS\... Si dispone además del SO MS-DOS 6.0 puede añadir a la línea del EMM386.EXE el parámetro HIGHSCAN, sin tener que indicar el número de Kb (según el ejemplo, 1024), pues este gestor se encargará de ofrecer memoria XMS o EMS según se necesite: también puede usar el programa MEMMAKER para optimizar la configuración.

Si no desea cambiar la configuración de arranque de su disco duro sí puede, sin embargo, hacer un disquete de arranque limpio, es decir con lo imprescindible para funcionar con los programas de juegos. Necesitará dar formato a un disco virgen u otro cuyo contenido puede prescindir de él en la unidad A. Teclee FORMAT A: /S «ENTER»

Copie los ficheros CONFIG.SYS y AUTOEXEC.BAT del disco duro a su disquete:

COPY C:\AUTOEXEC.BAT A: «ENTER» y COPY C:\CONFIG.SYS A: «ENTER»

Edite los ficheros copiados en el disquete y asegúrese de tener las líneas anteriormente comentadas y eliminar las no necesarias. Puede usar el comando EDLIN o mejor EDIT A:\CONFIG.SYS y EDIT A:\AUTOEXEC.BAT

Ejemplo CONFIG.SYS con SO MS-DOS 5.0 o superior

```
DEVICE=C:\DOS\HIMEM.SYS
DOS=HIGH,UMB
DEVICE=C:\DOS\EMM386.EXE 1024 RAM
FILES=25
BUFFERS=20
```

Si tiene MS-DOS 6.0 o superior cambie la línea 3ª por:

DEVICE=C:\DOS\EMM386.EXE RAM HIGHSCAN

Si además tiene activado el DBL.SPACE añada una 6ª línea como se indica:

DEVICEHIGH=DEVICE=C:\DOS\DBL.SPACE.SYS/ MOVE

Si es usuario de un AT 286, la línea 3ª no le será válida y no le servirá de nada usar DEVICEHIGH o LH pues el sistema los ignorará.

Ejemplo AUTOEXEC.BAT con SO MS-DOS 5.0 o superior

```
PROMPT $P$G
PATH C:\DOS;C:\
SET TEMP=C:\DOS
LH KEYB SP,,C:\DOS\KEYBOARD.SYS
LH C:\MOUSE\MOUSE
```

El AUTOEXEC.BAT indicado es meramente orientativo pues si no dispone de ratón, no necesita la línea 5ª o bien tendrá que modificarla si su controlador de ratón se carga desde otro directorio nombre. Igualmente la línea 4ª puede ser un poco diferente. Por último también debemos advertir de que si dispone de un duplicador de espacio de disco duro es muy probable que deba añadir su controlador en uno o en los dos ficheros, pero acordándose de usar DEVICEHIGH y LH para cargarlo en memoria superior. Los usuarios de AT 286 pueden tener problemas por no poder contar con este recurso y necesiten cargar el citado controlador que puede ocupar 40Kb de memoria RAM.

AVISO

CERTIFICADO DE GARANTÍA

Ante cualquier deficiencia relacionada con la duplicación de estos discos, sírvase llamar a:

MD LASER (DPTO. TÉCNICO)

Telf. (91) 320 59 06

DE 9 A 14 H. Y DE 15 A 18 H.

DE LUNES A VIERNES

Próxima entrega:

con el fascículo nº 20, el Maxijuego

• FUTURE WARS

LÍNEA CALIENTE

ERBE

(Nuevo teléfono)

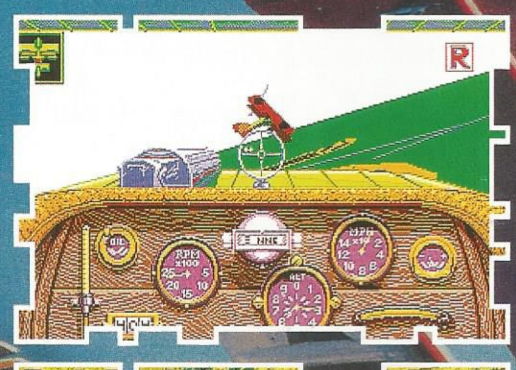
Una línea exclusiva para que los clientes de Altaya puedan solucionar sus dudas sobre los Maxijuegos para PC

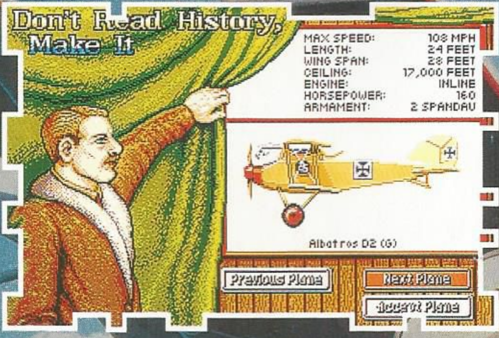
ERBE

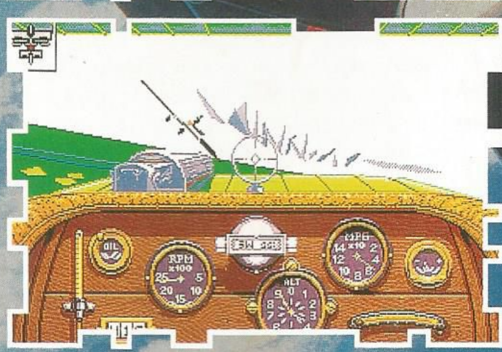
Telf. (91) 528 83 12

DE 12 A 14 H. DE LUNES A VIERNES









Estas imágenes sólo pretenden ser un ejemplo de este Maxijuego, y no los gráficos que aparecen en la pantalla del ordenador, ya que pueden variar considerablemente entre distintos formatos tanto en calidad como en presentación, según las especificaciones de los ordenadores.



KNIGHTS OF THE SKY

Vuelo desde Lille hacia el norte, siguiendo la carretera, para reventar un globo de observación alemán. Hago señales con las manos a los soldados que están en sus fangosas trincheras. Pobres diablos, ¡qué envidia les doy!
¡Realizo un viraje a la izquierda! ¿Será posible? ¡Otro alemán en su Fokker rojo! Mi querido amigo Bates me hace señales indicando que su ametralladora se ha quedado bloqueada mientras ese Fokker lo derriba. El Fokker vuela hacia el este, de regreso a su base, y con poco combustible. El globo puede esperar. Esto no me llevará mucho tiemo. Por mi país, mi honor y mi vida; yo soy un Knight of the Sky.

- Vuela en 20 aviones distintos: los principales cazas de la I Guerra Mundial.
- Navega con un mapa actualizado donde aparecen trincheras, carreteras, ciudades, aeródromos, armas antiaéreas y muchas cosas más.
- Cumple cientos de misiones clasificadas en 7 categorías incluyendo apoyo de tierra, bombarderos, etc.
- Observa la acción desde 13 deslumbrantes perspectivas en 3 dimensiones.
- Desafía a uno de tus amigos vía cable directo o modem.

Tú eres un piloto que va a la caza de los pilotos alemanes más célebres de la época, incluyendo al Barón Manfred von Richtofen. Teniendo en cuenta las noticias e informes de inteligencia así como tu propia intuición, destruye a esos 16 hombres cuyo éxito reduce el tuyo propio. Siguiendo la valiente tradición de los antiguos caballeros, desafía a cada uno de ellos para saber verdaderamente quién es el As de Ases de la I Guerra Mundial.